

Maren Mayer-Schwieger, Umwege auf See. Zur Pflanzenverschiffung Ende des 18. Jahrhunderts

Am Ende des 18. Jahrhunderts, nachdem James Cook bereits dreimal die Welt umsegelt hatte, stieg die Zahl englischer Überseetransporte von lebenden Pflanzen rapide an – genauer gesagt, deren Versuche. Denn “[the] particularly strong demand for unfamiliar species from the newly ‘discovered’ Pacific lands and from the relatively isolationist Chinese Empire”<sup>1</sup> blieb meist unbefriedigt, da die Pflanzen während der Fahrt eingingen. So musste auch John Coakley Lettsom 1772 in seiner *Natural History of the Tea-Tree* erklären: “I know several gentlemen, who have spared neither pains nor expence to procure this evergreen from China, but their best endeavours proved unsuccessful.”<sup>2</sup>

Auch wenn der Transport lebender Pflanzen im Kontext der kolonialen Expansion Englands steht, erscheint es angesichts der Fehlschläge zu weit gegriffen, in ihm “a fundamental aspect of British imperialism”<sup>3</sup> zu sehen. Diese koloniale Erfolgserzählung erweist sich als Seemannsgarn, sobald die Schwierigkeiten und zahlreichen gescheiterten Versuche in den Vordergrund rücken. Es zeichnet sich vielmehr eine Geschichte von Trial-and-Error und Improvisationen ab, eine Geschichte der Umwege, als deren prominentestes Beispiel wohl die Rettungsbootfahrt von Captain Bligh nach der Meuterei auf der *Bounty* gelten kann. Mehr noch: Es lässt sich die Behauptung wagen, dass eine Geschichte des Pflanzentransports nicht ohne Workarounds<sup>4</sup> auskommt, die für das zum Teil wortwörtliche Umschiffen von Widrigkeiten unabdingbar waren. Bestanden sie zum einen in Ad-hoc-Improvisationen und Zwischenlösungen, die das Überleben der Pflanzen während der Fahrt ermöglichten und dabei oftmals Anweisungen umgehen mussten oder mit der an Bord gültigen Ordnung in Konflikt gerieten, so lassen sie sich zum anderen als langwierige und mitunter räumliche Ab- und Umwege fassen. Denn ein Scheitern – wie etwa im Fall der *Bounty* – konnte ein Verlassen des Kurses (und Schiffes), ja eine monatelange oder gar mehrjährige Odyssee mit sich bringen, die für das Gesamtunternehmen der

1 / Margarette Lincoln: “Introduction”, in: dies., *Science and Exploration in the Pacific: European Voyages to the Southern Oceans in the Eighteenth Century*, Woodbridge / Rochester 1998, S. xvii.

2 / John Coakley Lettsom: *The Natural History of the Tea-tree, with Observations on the Medical Qualities of Tea, and Effects of Tea-Drinking*, London 1772, S. vi.

3 / Alan Frost: “The Antipodean Exchange: European Horticulture and Imperial Designs”, in: David Philip Miller / Peter Hanns Reill (Hg.), *Visions of Empire. Voyages, Botany, and Representations of Nature*, Cambridge 1996, S. 75 (Herv. d. Verf.).

4 / Zum Begriff des Workaround, wie er in diesem Text verwendet wird, vgl.: Sebastian Gießmann / Gabriele Schabacher: „Umwege und Umnutzung oder: Was bewirkt ein ‚Workaround‘?“, in: *Diagonal* 35 (2014), Themenheft: Umnutzung. Alte Sachen, neue Zwecke, S. 13–26.

Pflanzenverschiffung jedoch keinesfalls einen Abbruch, sondern vielmehr eine Neuformierung bedeutete. Eine Geschichte des Pflanzentransports ist demnach entlang dieser Schlaufen, Ausschweifungen und Mäandrierungen zu schreiben, die nicht nur eine Geschichte der Weggabelungen, sondern gleichsam der Verknüpfungen ist.

In dieser Perspektive geraten zwangsläufig abwegige Figuren in den Blick: Gärtner, Blumentöpfe, Hacke, Spaten oder Transportkisten. Sie gehen bei Ad-hoc-Improvisationen, Behelfskonstruktionen, Um- und Zwischennutzungen unvorhergesehene Allianzen ein, um das Überleben der Pflanzen zu sichern, und spielen damit die Hauptrolle in der Pflanzenverschiffung. Denn so deplatziert und unwichtig Gärtner und Gartengeräte an Bord eines Schiffes zunächst scheinen mögen, sie waren unerlässlich, damit jenes paradoxe Unterfangen überhaupt gelingen konnte, Pflanzen auszugraben, auf Schiffe zu verfrachten und über mehrere Jahre und Tausende von Meilen hinweg auf offener See überleben zu lassen, bevor sie in Plantagen, Kolonie-Gärten oder dem Royal Botanic Garden in Kew erneut festen Boden fanden.

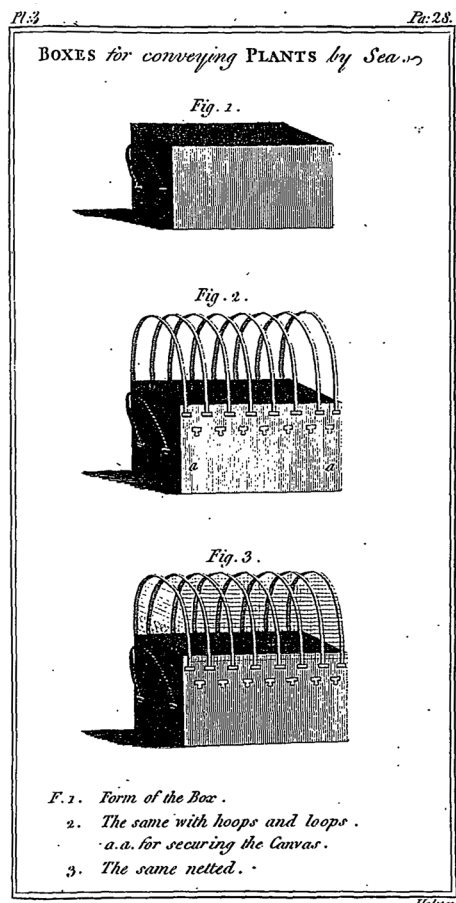
Entgegen gängigen Geschichtsschreibungen, die Sir Joseph Banks, informeller Leiter von Kew Gardens, Ratgeber Königs George III. und von 1778 bis zu seinem Tod 1820 Präsident der Royal Society, als den ebenso zentralen wie erfolgreichen Unternehmer der englischen Pflanzenverschiffung ausweisen,<sup>5</sup> lässt sich ein komplexes Wechselspiel zwischen Menschen, Dingen, Techniken und Strategien beschreiben. Temporäre Zwischenlösungen und strukturelle Umwege sind dabei unverzichtbare Momente des Versuchs, wenigstens einen Teil der Pflanzen lebend ans Ziel zu bringen.

Von diesem Wechselspiel und den damit verbundenen Workarounds zeugen die Handbücher, die ab Mitte des 18. Jahrhunderts als Ratgeber für den Pflanzentransport erschienen. Bücher wie John Ellis' *Directions for Bringing over Seeds and Plants* oder John Coakley Lettsons *The Naturalist's and Traveller's Companion* geben Anleitungen zum Auswählen, Ausgraben und Verpacken der Pflanzen.<sup>6</sup> Unter Hinweis auf gescheiterte Transporte und gleichsam von diesen veranlasst, warnen sie unter anderem vor zu starker wie zu geringer Sonneneinstrahlung, mangelnder Belüftung oder dem Kontakt der Pflanzen mit Salzwasser und empfehlen verschiedene Gegenmittel und -strategien: Feuchtes

5 / Vgl. u.a. David Philip Miller: "Joseph Banks, Empire, and 'Centers of Calculation' in late Hanoverian London", in: Miller / Reill, *Visions of Empire*, S. 21–37; Neil Chambers: "General Introduction", in: ders., *Scientific Correspondence of Sir Joseph Banks, 1765–1820. Vol. 1. The Early Period, 1765–1784. Letters 1765–1782*, London 2007, S. XXI f.

6 / John Ellis: *Directions for Bringing over Seeds and Plants, from the East Indies and Other Distant Countries in a State of Vegetation*, London 1770; John Coakley Lettson: *The Naturalist's and Traveller's Companion*, London 1772.

1 Einfache Pflanzenkästen mit Halterungen zur Abdeckung mit Segeltuch bzw. mit Maschendraht.



Moos und das Abdecken mit Segeltuch sollen die Pflanzen vor dem Austrocknen bewahren, Transportfässer, -truhen und -kisten wiederum Schutz vor Ratten und Katzen bieten.<sup>1</sup> Doch war keineswegs davon auszugehen, dass Pflanzenbehälter zur Verfügung standen. Mangel an Ausrüstung oder auch Zeitdruck konnten zu Alternativlösungen zwingen:

“The Hurry I have been in on this Occasion, has prevented me from rightly investigating many of the Plants in the Catalogue [...]. We have not been able to get a Sufficient of Pots, consequently some of the Plants are in Baskets,”<sup>7</sup>

schrieb etwa Dr. Thomas Dancer, Botaniker auf Jamaika, nach der Beladung der *Providence* an Banks. Auch die Handbücher und “Directions” gehen von der Notwendigkeit des Improvisierens aus und verweisen auf bereits bekannte Behelfsmöglichkeiten. So raten etwa John Fothergills an Kapitäne gerichtete *Directions for taking up plants and shrubs, and conveying them by sea* bei Bedarf einfache Holzkästen vom Schiffszimmermann anfertigen zu lassen.<sup>8</sup> John Ellis

7 / Zitiert nach Dulcie Powell: “The Voyage of the Plant Nursery H.M.S. *Providence*”, in: *Economic Botany* 31 (1977), S. 387–431, hier S. 406f.

8 / Vgl. Nigel Rigby: “The Politics and Pragmatics of seaborne Plant Transportation, 1769–1805”, in: Lincoln, *Science and Exploration in the Pacific*, S. 81–100, hier S. 87.

schlägt wiederum vor, ohnehin an Bord vorhandene Proviantkisten für den Pflanzentransport umzunutzen und sie für die Licht- und Luftzufuhr mit kleinen Luken und

Maschendraht zu versehen. Eventuell, so Ellis, seien auch Fässer hierfür eine gute Wahl, “as a cooper on board a ship has always more spare casks ready than boxes.”<sup>9, 2</sup>

Trotz Findigkeit und Improvisationstalent, an die in den Ratgebern geradezu appelliert wird, war das Gelingen des Pflanzentransfers fraglich. Botanische Gärten, die in den englischen Kolonien neugegründet und mit Personal aus dem Royal Botanic Garden besetzt wurden, sollten zwar den regelmäßigen Austausch von Pflanzen zwischen diesen Gärten und Kew gewährleisten und als Basis oder Zwischenstation für Pflanzensammler und deren Gut dienen.<sup>10</sup> Allerdings hing der Transport der Pflanzen von Handels- oder Expeditionsschiffen ab, die in den betreffenden Häfen haltmachten. Es war nicht bloß schwierig, Kapitäne, die in gänzlich anderer Mission unterwegs waren, dazu zu bewegen, Pflanzen an Bord eines ohnehin engen Schiffes zu nehmen oder sich dem Bau von Transportkisten zu widmen. Hatten sich Kapitäne zum Transport bereit erklärt, so waren “ships’ crews understandably reluctant to be part time gardeners, left plants unprotected during storms and neglected to ensure they received adequate watering.”<sup>11</sup>

Vor diesem Hintergrund markiert der erste Versuch des Brotfruchttransports 1787 auf der *Bounty* gleich in mehrerer Hinsicht einen Unterschied. Auf der *Bounty* sollten bekanntermaßen Brotfruchtpflanzen von Tahiti in die West Indies verschifft werden, um dort die Brotfrucht als billiges Nahrungsmittel verwenden und so die Sklaven auf den Zuckerrohrplantagen möglichst gewinnbringend ausbeuten zu können. Die Fahrt wurde folglich eigens für den Transport von Pflanzen unternommen – ein “unusual purpose”.<sup>12</sup> Die hierfür vorgenommenen Umbauten der Kapitänskabine und die Ausstattung des Schiffes waren in ihrem Aufwand und Ausmaß bis dahin ebenso ungewöhnlich. Sie lassen sich als großangelegter Workaround zweiter Ordnung verstehen bzw. als Bestreben, bisherige Behelfskonstruktionen in Infrastruktur zu überführen und so die Probleme der Pflanzenverschiffung zu bewältigen.

Als Stauraum für die Pflanzen wurde die *great cabin* gewählt. Sie war aufgrund ihrer Lage auf dem Quarterdeck und ihrer großen Fenster “the only light, airy and relatively dry space on board”<sup>13</sup> und bot daher die besten Bedingungen zur Unterbringung der

9 / Ellis, *Directions for Bringing over Seeds and Plants*, S. 7.

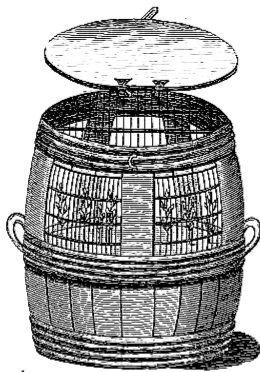
10 / Vgl. Richard Grove: *Green Imperialism. Colonial Expansion, Tropical Island Edens and the Origin of Environmentalism, 1600–1860*, Cambridge 1996, S. 336–339.

11 / Ray G. C. Desmond: “The Transformation of the Royal Gardens at Kew”, in: R. E. R. Banks et al., *Sir Joseph Banks. A Global Perspective*, London 1994, S. 105–116, S. 120.

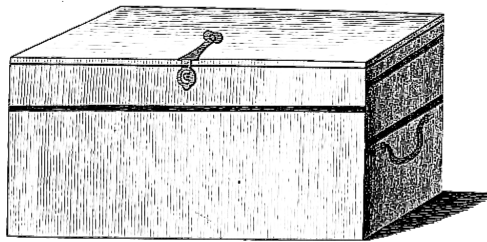
12 / Brief von Joseph Banks an Lord Hawkesbury [Board of Trade]. Joseph Banks: “Letter to Hawkesbury, London 30 March 1787”, in: Alan Frost, *Sir Joseph Banks and the Transfer of Plants to and from the South Pacific, 1786–1798*, Melbourne 1993, S. 46.

13 / Rigby, *The Politics and Pragmatics of seaborne Plant Transportation*, S. 93.

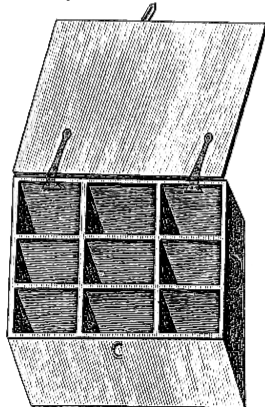
2 Umgebaute Fässer, Kisten und Truhen  
zur Pflanzenverschiffung.



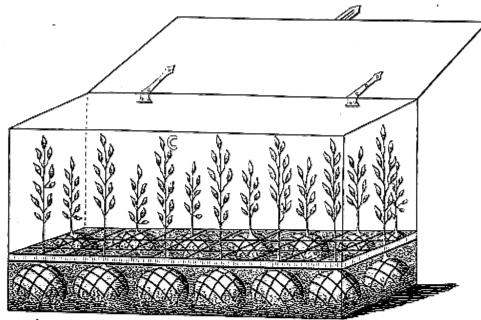
*The Cask for saving East-India seeds with the openings defended by Wire.*



*The Box with West-India and W-Florida plants shut down with the openings at the ends and front left for fresh Air.*



*The Box with divisions for sowing different seeds in earth & cut mofs from the southern Colonies and the West-Indies.*



*The Inside of the box shewing the manner of securing the roots of W-Florida and W-India plants surrounded with earth & mofs tied with packthread and fastened cross & cross with laths or packthread to keep them steady.*

Pflanzen. Zusätzlich wurde sie mit Oberlichtern, Belüftungsluken, einem Ofen, einer Gießwasserauffanganlage und Halterungen für gut 1100 Blumentöpfe ausgestattet<sup>3</sup>. Auf diese Weise sollten möglichst viele Pflanzen verstaubt und zugleich genügend Licht, Luft, Wärme und Süßwasser sowie der Schutz vor betrunkenen Matrosen, Gischt und Tieren gewährleistet werden. Ein Novum bestand zudem darin, dass Gärtner angeheuert wurden, um sich an Bord um die Pflege und den Schutz der Pflanzen zu kümmern. Bereits zehn Monate vor dem Auslaufen verfasste Banks Instruktionen, die er an die Gärtner sandte. Ähnlich den Handbüchern warnen sie vor Gefahren und verweisen auf Gegenmittel, deren Gebrauch hier allerdings weniger empfohlen, denn angeordnet wird:

“The worst enemies of your undertaking & those most likely to render it abortive will be rats & cockroaches in order to destroy these Pans of water in which arsenic is dissolv’d must be continually set among the plants [...] Dogs monkees, Goats & indeed all animals but Hogs & Fowls being Forbid, you are if you see any of them on board to remind the captain of the Mischief.”<sup>14</sup>

Darüber hinaus galten Banks’ Instruktionen insbesondere dem Verhalten der Gärtner und mahnten zu ununterbrochener Wachsamkeit und unbedingter (Selbst-)Disziplin:

“[Y]ou are ever to remember that the whole success of the undertaking depends ultimately on your diligence & care & that your Future prospects in Life will depend much on your Conduct on this occasion [...]. One day’s or even one hour’s negligence may at one period destroy all your plants & render the expence of the undertaking useless both to Government & yourself. Guard yourself therefore carefully against all temptations of idleness or liquor.”<sup>15</sup>

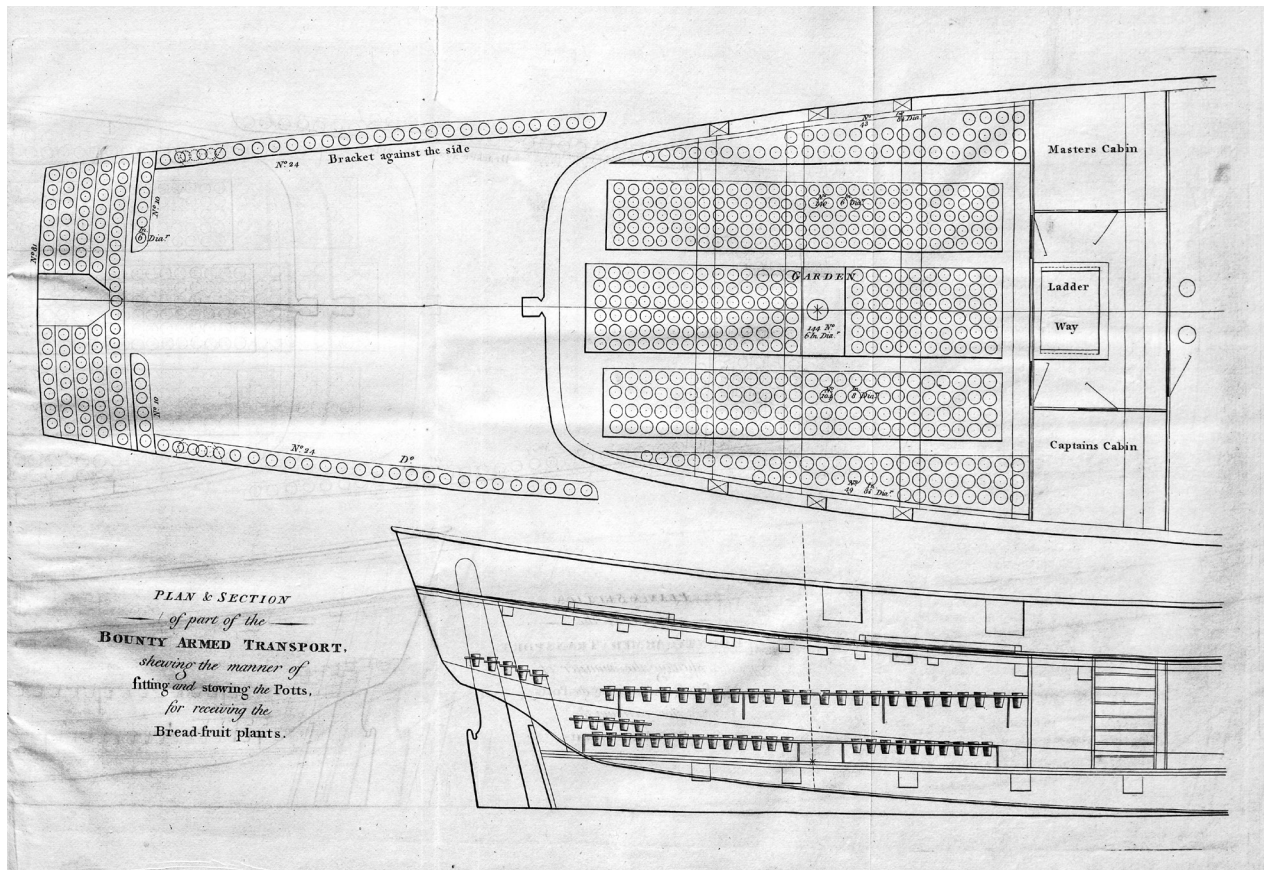
Die Eindringlichkeit und Detailliertheit der Banks’schen Anweisungen – die angesichts einer zweijährigen Schiffsreise und der damit zwangsläufig verbundenen Unvorhersehbarkeit von Zwischenfällen fast grotesk erscheinen – machen deutlich, inwiefern der Pflanzentransport Ende des 18. Jahrhunderts gleichsam wichtig und problematisch war. Dabei lassen die Instruktionen wie auch die oben genannten Handbücher nicht nur ein Ringen mit den Widrigkeiten erkennen. Es zeichnet sich hier ein Wissen über Hindernisse und Störungen sowie um Maßnahmen und Mittel ab, die das Gelingen des Transfers und damit das Überleben der Pflanzen sichern oder doch zumindest befördern sollten. Dieses Wissen, das in den Handbüchern und Instruktionen weitergegeben wird, ist

14 / Joseph Banks: “Instructions for the gardener, London [before 30 March 1787]”, in: Frost, Sir Joseph Banks and the Transfer of Plants, S. 43–45, hier S. 44f.

15 / Ebd., S. 44.



3 Plan der *Bounty*, Lower Deck mit Blumentöpfen.



Ergebnis vorangegangener Versuche des Pflanzentransports und der damit verbundenen Workarounds. Im Rekurs auf dieses Wissen, somit auf ihre Vorläufer und die Vorläufigkeit ihrer Mittel und Praktiken, stellen die mit der Fahrt der *Bounty* getroffenen

Vorkehrungen nicht nur eine erneute Anstrengung dar, die Hindernisse der Pflanzenverschiffung zu umgehen. Sie sind vielmehr der Versuch, vorherige Zwischenlösungen zu verstetigen und in stabilere Arrangements zu überführen: *Ad hoc* zusammengezimmerter Kisten oder umgenutzte Proviantfässer werden durch die *great cabin* und ihre spezielle Ausstattung ersetzt, das Anheuern und Instruieren der Gärtner sorgt dafür, dass die Pflege der Pflanzen nicht mehr der Crew überlassen bleibt, wie auch generell eine Fahrt im Auftrag des Pflanzentransfers eine Stabilisierung gegenüber den bisherigen Gelegenheitsverschiffungen darstellt.

Diese Neuformierung des Pflanzentransports brachte neben der erhofften Stabilität und Kontrolle jedoch in erster Linie einen Zuwachs an Komplexität mit sich, der zu enormen Spannungen führte: Die versuchte strukturelle Verstetigung und die Einbindung zusätzlicher Akteure geriet mit der Ordnung an Bord in Konflikt, trug doch die Einrichtung der *plant nursery* in der Kapitänskabine dazu bei, dass die Position Blighs in Frage gestellt und das komplexe Arrangement von innen heraus zersprengt – oder kurz: dass gemeutert wurde.<sup>16</sup>

Mit Blighs Rettungsbootfahrt im Anschluss an die Meuterei lässt sich ein weiterer Umweg skizzieren, der wortwörtlich durch Notlösungen, Hilfskonstruktionen und Umschiffungen geprägt ist.<sup>17</sup> Zwar führte die Meuterei zwangsläufig zum Abbruch der Fahrt der *Bounty*. Doch war damit keinesfalls das Vorhaben des Brotfruchttransfers oder gar die Pflanzenverschiffung beendet. Der Brotfruchttransfer wurde nach Blighs Rückkehr mit der Fahrt der *Providence* wiederaufgenommen, abermals unter Blighs Kommando. In dieser Fortführung wurde die Meuterei zudem umgemünzt in ein Problem, mit dem gerechnet wurde und das – da als solches nun erkannt und bestimmt – eine weitere Neuformierung mit sich brachte: Zwar wurden die Pflanzen wie bei der *Bounty* in der umgebauten *great cabin* untergebracht, doch wurde mit der *Providence* ein sehr viel größeres Schiff gewählt. Vor allem aber wurde mit der *Assistant* ein zweites Schiff eingesetzt, das die *Providence* nicht nur begleitete, sondern zudem “a detachment of marines” an Bord hatte “to underpin the authority of the commander of the expedition.”<sup>18</sup> Die Umstände des zweiten, letztlich geglückten Brotfruchttransports auf der *Providence* machen

16 / Vgl. Greg Denning: *Mr. Bligh's Bad Language. Passion, Power and Theatre on the Bounty*, Cambridge 1992.

17 / Vgl. ebd., insbesondere S. 96–112.

18 / Harold B. Carter: *Sir Joseph Banks, 1743–1820*, London 1988, S. 278.



deutlich, dass eine Meuterei nun als Schwierigkeit der Pflanzenverschiffung galt, der präventiv begegnet wurde.

Allerdings stellte dieses massive Aufgebot an Vorkehrungen allenfalls eine Zwischenlösung dar. Nach der Fahrt der *Providence* verschwanden Pflanzenkabinen mit Blumentopfhaltern ebenso wieder von den Schiffen wie die sogenannten *plant coaches*, Gewächshäuser mit bis zu drei Tonnen Gewicht, die vor allem bei Fahrten von und nach New South Wales an Deck installiert wurden – ein weiterer infrastruktureller Workaround der Pflanzenverschiffung, der sich daraus ergab, dass die Kapitänskabine der *Guardian* zu eng war, um darin Pflanzen zu verstauen.<sup>19</sup>

Darüber hinaus war es vermutlich weniger das Bündel an Präventivmaßnahmen und damit das bewusste Einkalkulieren bereits bekannter Schwierigkeiten, was den Brotfruchttransport auf der *Providence* gelingen ließ. Vielmehr ist es einem Workaround während der Fahrt zu verdanken, dass die Pflanzen von Tahiti in die West Indies gebracht werden konnten. Dieser ging von den Gärtnern aus und damit von denjenigen, die direkt vor Ort in die Überlebenssicherung der Pflanzen verstrickt waren, aber nur allzu selten mit ihren Tricks und ihrem Improvisationstalent in Aufzeichnungen zu finden sind. James Wiles und Christopher Smith, die *botanist-gardeners* an Bord der *Providence*, entschieden sich, die erste Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung auf dem Weg nach Tahiti für eine Art Testlauf zu nutzen. Hierfür sammelten sie Pflanzen als Probanden und setzten sich damit über die Anweisung von Banks hinweg, nur solche Pflanzen an Bord zu nehmen, die sie als „particularly beautifull or curious“ erachteten und die ausschließlich „for the use of his Majesty’s Botanic Garden at Kew“ bestimmt sein sollten.<sup>20</sup> „We did this“, heißt es fast entschuldigend in einem Brief an Banks, „to give us some Idea what success we might reasonably expect with our Breadfruit Collection, and to see the mal effects Sea Air and change of Climate would have upon them.“<sup>21</sup> Die Beobachtungen und Rückschlüsse der Gärtner, von denen sie detailliert in den Briefen an Banks berichteten, erlaubten ihnen nicht nur, die Brotfruchtpflanzen möglichst gezielt vor den Einwirkungen zu schützen. Es gelang ihnen auch, Bligh von einer möglichst zügigen zweiten Umfahrung des Kaps auf dem Weg in die West Indies

19 / Vgl. Carter, Sir Joseph Banks, S. 253f. und S. 558; Joseph Banks: „Notes on the plant coach for the *Guardian*, London 5 June 1789“, in: Frost, Sir Joseph Banks and the Transfer of Plants, S. 21; ders.: „Letter to Riou, Woolwich, 5 June 1789“, in: ebd., S. 21f.; ders.: „Letter to Grenville, London, 7 June 1789“, in: ebd., S. 22.; ders.: „Orders to Capt. Riou relative to the Coach & the Plants &c...“, London, July 1789“, in: ebd., S. 24.  
20 / Ders.: „Instructions for the gardeners on the *Providence*, London 25 June 1791 (extracts)“, in: ebd., S. 53f., hier S. 53.

21 / James Wiles / Christopher Smith: „[Letter to] Sir Joseph [Banks], H.M.S. Providence in St. Helena Road, Decr. 17<sup>th</sup>–1792“, in: Powell, The Voyage of the Plant Nursery, S. 397f., hier S. 397.

zu überzeugen, um die Brotfruchtpflanzen so wenig als möglich den Effekten von Kälte, Klimawechsel und außertropischer Witterung auszusetzen:

“As we had plenty of excelent Water on board and the Plants continued healthy we represented to Capn Bligh the necessity of making all possible despatch, and accordingly he determin’d not to touch at Madagascar.”<sup>22</sup>

Zum Gelingen des Brotfruchttransfers haben insbesondere die beiden *botanist-gardeners* James Wiles und Christopher Smith verholfen, deren Interventionsmöglichkeit zum Schutz der Pflanzen sich ihrem ebenso cleveren wie couragierten Versuchsarrangement verdankte. Die Beobachtungen und Schlussfolgerungen der Gärtner, die mit ihrem Workaround verbunden sind, ja aus ihm hervorgehen, bestimmten einmal mehr neue Faktoren für das Gedeihen der Pflanzen. Doch erscheinen Temperatur, Licht, Salzgehalt der Luft und wechselndes Klima weniger als Hindernisse der Verschiffung, denn als auf die Pflanzen bezogene Einflussgrößen – als Existenzbedingungen von Pflanzen. Damit zeichnet sich eine Veränderung der Pflanze selbst ab; eine Neuformierung dessen, was als Pflanze verstanden wird. Ausgerechnet auf dem Meer und als Transportgut wird die Pflanze lebendig. In dem Moment, in dem Pflanzen in Bewegung geraten und sich die Frage ihres Überlebens und ihrer (Über-)Lebensbedingungen stellt, wird auch das *systema naturae* ins Wanken versetzt; beginnt das, was Pflanze ist, dem Raster der Taxonomie zu entwachsen. Jenes Objekt, das Pflanzen auf hoher See mit konstanten Lebensbedingungen umgeben und gerade dadurch mobilisieren sollte, ließ allerdings noch vierzig Jahre auf sich warten. Erst ab den 1830er Jahren wurden Pflanzen, und nicht zuletzt der Teestrauch, durch den *Wardian case* dauerhaft schiffstauglich und in großer Zahl transportiert. Denn dieses gläserne Gefäß zur “Imitation of the Natural Conditions of Plants”<sup>23</sup> hielt nicht nur eine Vielzahl der schädlichen Einflüsse auf See ab und die Lichtzufuhr aufrecht. Es sorgte auch für gleichbleibende Temperatur- und Feuchtigkeitsbedingungen. Schiffsumbauten wurden dadurch ebenso obsolet wie Gießwasser und Gärtner an Bord, denen Schiffsreisen fortan erspart bleiben sollten.

Die Geschichte der Pflanzenverschiffung entzieht sich in ihren Umwegen linearen Erfolgs- und Heldenerzählungen. Anhand der Transportversuche und ihren Hindernissen

22 / Ebd., S. 398.

23 / Nathaniel Bagshaw Ward: *On the Growth of Plants in Closely Glazed Cases*, London 1852, S. 25.

wird deutlich, wie verschiedene Umwege, Workarounds von unterschiedlicher Art und Länge, ineinander greifen und auseinander hervorgehen. Sie reichen von kurzen Übergangsarrangements und Ausweichmanövern während einer Fahrt, wie dem Improvisieren von Transportbehältern oder der Versuchsanordnung auf der *Providence*, bis zu langwierigen, doch bezogen auf das Gesamtunternehmen des Pflanzentransfers gleichfalls temporären Kursverlusten und Abschweifungen, als die sich die Fahrt der *Bounty* oder die Vielzahl gescheiterter Versuche verstehen lassen. Diese Workarounds lassen sich aber nicht bloß als Umleitung oder Abweichung verstehen. Zwar markieren sie ein Ausscheren, eine Abzweigung oder Weggabelung. Doch haben sie immer auch eine verbindende Funktion. Sie sind und führen zu Verknüpfungen, die Neues entstehen lassen – Neuformationen und neue Entitäten, zu denen die Handbücher, der Akteur des Schiffs-Gärtners oder die *Bounty* mit all ihrer Ausstattung ebenso zu zählen sind wie die Pflanze als Lebendiges, die im Ringen mit den Widrigkeiten in Beziehung zu ihren (Über-)Lebensbedingungen tritt.

Sowohl in den kurzen Ad-hoc-Improvisationen als auch den sehr viel längeren, doch ebenso unvorhergesehenen Umwegen der Pflanzenverschiffung entsteht ein Hindernis- und Handlungswissen, das in den Handbüchern und Instruktionen verschriftlicht und als spezifische Problematik, als Regeln und Anweisungen weitergegeben wird. Im Rückgriff auf dieses Wissen ergeben sich wie im Fall der *Bounty* oder der *Providence* neue Formationen und Vorgehensweisen, die auf dem bewussten Einplanen von Hindernissen und auf Präventionsmaßnahmen beruhen und somit bereits bekannte Probleme im Voraus verhindern und umgehen sollen. Allerdings erweisen auch diese sich zu- meist als Zwischenlösungen, nicht zuletzt angesichts der Unvorhersagbarkeit sowie der Vielzahl und Heterogenität von Widrigkeiten, die von Menschen, Tieren, Salzwasser, Wind, Sonne oder Luft über Meutereien bis hin zu Klimawechseln reichen. Mit Blick auf die Briefe von James Wiles und Christopher Smith zeigt sich zudem, dass inmitten all der Realitäten und Einflussgrößen, in die ein Schiff auf offener See verstrickt ist und die von Vorausplanungen, Regelwerken und Anweisungen weder kalkuliert noch überhaupt in Gänze berücksichtigt werden können, die Überlebenssicherung der Pflanzen

kaum ohne Tricks und Abweichungen von den Vorschriften zu bewerkstelligen ist. Mehr noch: Der strikten Anweisung und dem planvollen Vorgehen scheint das Abweichen immer schon eingeschrieben, mit der Zielgerichtetheit des Kurses die Möglichkeit des Umwegs gerade gegeben zu sein – als Verzweigung wie Verknüpfung, als Möglichkeit der Neukonstellation und Transformation.

So verwundert es kaum, dass auch der *Wardian case* das Ergebnis eines Umwegs ist; eines Umwegs, der über die Entomologie führt. Denn Nathaniel B. Wards Überlegungen “[o]n the Growth of Plants in Closely Glazed Cases”<sup>24</sup> verdanken sich dem unerwarteten Sprießen von Keimlingen in einer mit Erde gefüllten Flasche, die eigentlich der Beobachtung einer Mottenpuppe galt, der Chrysalis einer Sphinx.<sup>25</sup> Der *Wardian case* entsteht einmal mehr als und durch Abzweigung von einem Vorhaben. Und er ist verbunden mit einem Insekt, das ausgerechnet den Namen *Sphinx* trägt – jener mythischen Figur der Weggabelung und der Verknüpfung des Getrennten: „Die Sphinx ist Verzweigung und umgekehrt. Und die Kreuzung ist Chimäre.“<sup>26</sup>

24 / Ebd., S. 36.

25 / Vgl. ebd.

26 / Michel Serres: *Hermes IV. Verteilung*, Berlin 1993, S. 215.